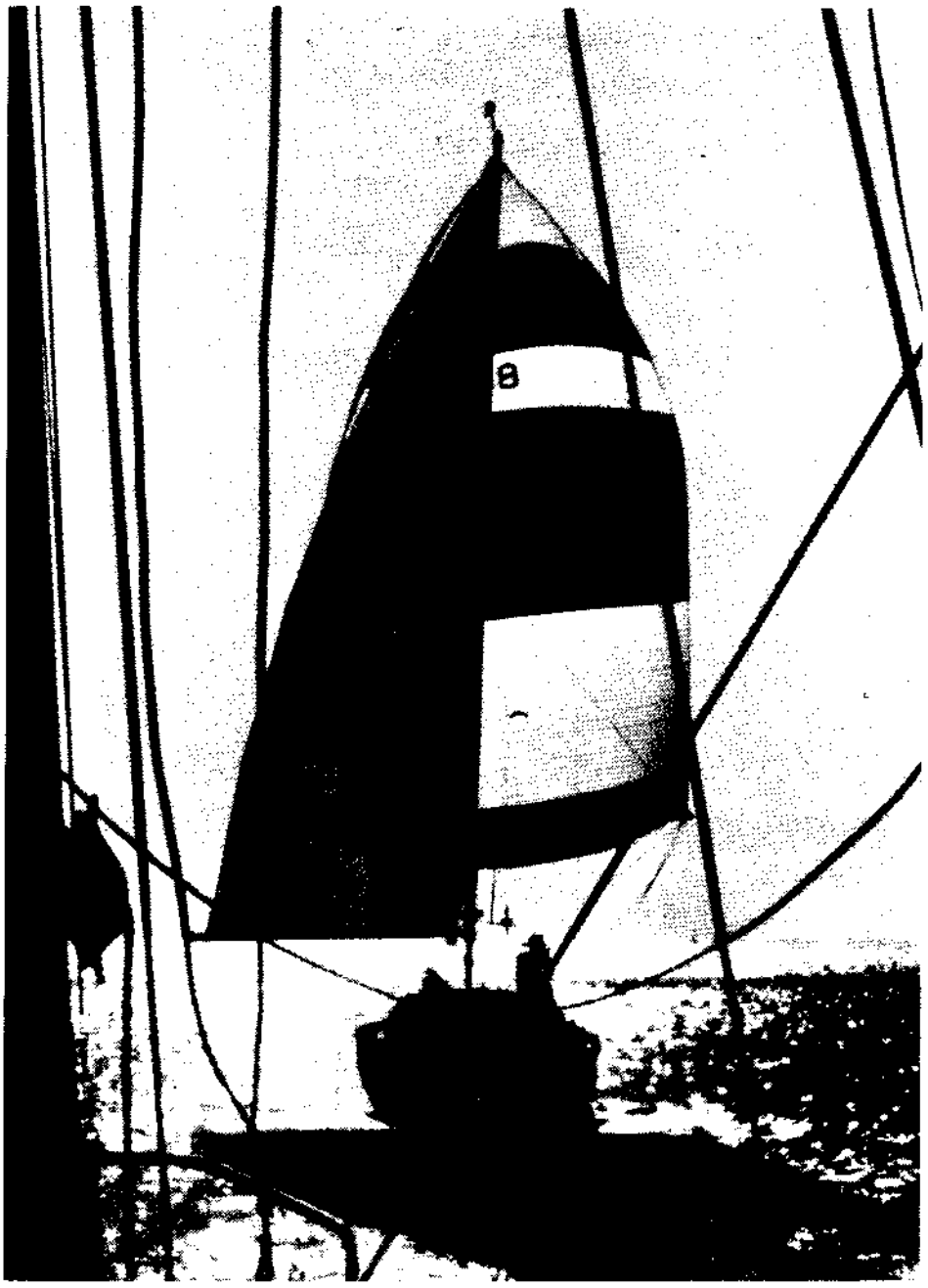


VOUS VENEZ DE RECEVOIR VOTRE **ARPÈGE**, NOUS ESPERONS QU'IL VOUS PROCURERA TOUTES LES JOIES QUE VOUS EN ATTENDEZ.

NOUS PENSONS VOUS FACILITER LA PRISE EN MAINS AVEC CES QUELQUES CONSEILS ET INDICATIONS.

SOMMAIRE

MISE A L'EAU — pages

Manutention	2
Chandeliers - Filières	2
Gréement - mâtage	2 - 3
Réglage du mât	3
Remplacement drisse intérieure	3

DIVERS ASPECTS PRATIQUES

Echouage béquillage	4
Aménagements intérieurs	
– Table à cartes	4
– Tablette cuisine	4
– Extincteur	4
– Glacière	4
– Penderies	4
– Rangement bouteilles	4
– Table à dîner	5
– Couchettes	5
– Aération	5
– Puits à chaînes	5
– Réserves à eau	6
– W.C.	6
– Lavabo	6
– Pompe de cale	6
Hivernage	6
Radeau de sauvetage	7
Mise à la masse	7
Tableau électrique	7
Eclairage compas	

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

– Principes généraux de construction	8
– Entretien	8
– Réparation éraflures	8
– Plan de câblage	9
– Antifouling	10
– Superstructures	10
– Vernis intérieurs	10
– Teck	10
– Schéma circuit éclairage	10-11
– Montage sondeur et speedomètre	11
– Transport par route ou fer	12

VOILES

– Génois 12
– Spinnaker 12
Tangon à empannage rapide 12
Contrôle tangon depuis le cockpit 13
Winch de drisses de spinnaker 13
Winches d'écoute de spinnaker 13

– Grand'voile
Etarquage sur bôme 13
Prise de ris 13-14
Ris de fond 14
Bôme à rouleau 14

RAPPORT VOILURE VENT 14

SERVICE APRES-VENTE 14

MOTEUR

Conduite
– Première mise en route M 1
– Démarrage M 2
– Contrôle M 2
– Arrêt M 2

Graissage
– Moteur M 2
– Tube d'étambot M 3
– Annexes M 3

Précaution contre le gel M 3
Indicateur de charge M 3
Manoeuvres en marche arrière M 4

Renseignements techniques
– Schéma circuit électrique avec ou sans alternateur M 4
– Filtre décanteur M 5
– Bague de zinc M 5
– Démontage de l'hélice M 5

MISE A L'EAU

Un appareil de levage de 3 tonnes 5 minimum de charge est nécessaire. L'ARPÈGE ne possède pas de point d'accrochage intérieur, il devra donc être levé au moyen de deux élingues passant sous la coque. Si on ne dispose pas d'un palonnier les élingues devront avoir même longueur et au minimum 10,50 mètres.

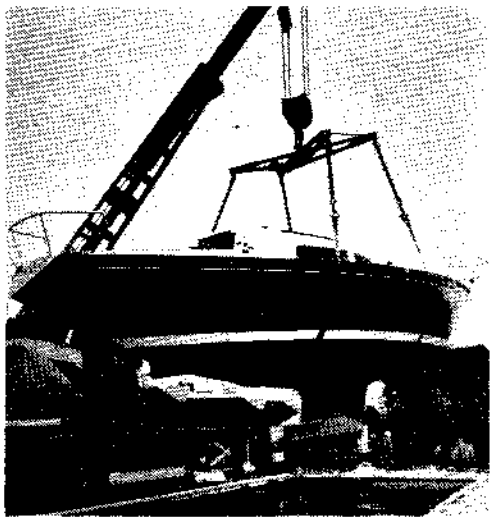


Figure 1

Veiller avant le levage à ce que les élingues ne portent ni sur les sorties de coque, ni sur les parties externes de loch ou sondeur. Munir le bateau de ses amarres avant et arrière pour assurer le contrôle du bateau durant le levage.

Vous remarquerez la position des élingues sur la photo. (Fig. 1).

Ultérieurement il sera possible de lever le bateau sans démater, il suffira de libérer l'un des pataras et d'écarter la bome en bout de rail d'écoute.

DISPOSITION DU GRÉEMENT

Le mât est déjà équipé de son gréement dormant et courant dont la disposition apparait sur le schéma grand format en dernière page

Le reste du gréement du bateau ainsi que les filières se trouvent dans des sacs numérotés. La correspondance de ces numéros est indiquée sur le schéma grand format, en fin de cette notice, où tous les détails de gréement sont représentés.

CHANDELIERS - FILIÈRES

Après avoir oté les bouchons d'obturation placés sur le pont, fixer les chandeliers puis les filières. L'extrémité portant une chape munie d'un réa isolant se trouve à l'avant.

Dans le cas des double filières, bien noter le décrochement à observer au niveau des winches.

Ces montages figurent en vues de détail sur le schéma de dernière page.

MATAGE

L'Arpège se mâte impérativement à la grue.

Ordre des opérations :

- Poser le mât face avant vers le bas.
- Mettre les barres de flèche en place suivant indications du schéma (noter la position des drisses par rapport à l'axe des barres de flèche).
- Mater les boulons de fixation après serrage.
- Engager les galhaubans à chaque extrémité, le manchon inox servant de butée inférieure à la barre de flèche.
- Serrer ensuite la vis nylon de l'embout.
- Fixer la girouette en tête de mât.
- Mettre au clair drisses et haubans le long du mât et les tenir liés à son pied.
- Prendre le mât sous le capelage des barres de flèche. Lever et présenter le mât sur son embase.
- Mettre en place les galhaubans et l'étai. Ce dernier est pris sur deux lattes à trou; pour le premier montage utiliser le trou supérieur. Ce haubannage suffira à maintenir le mât provisoirement pour libérer la grue de façon à éviter les chocs possibles

Réglage du mât :

Fixer les pataras et les bas haubans. Egaliser latéralement le filetage apparent des ridoirs de bas haubans et galhaubans. La tension de l'étai doit être assez forte elle peut être augmentée à volonté au près en posant un petit palan dans les pataras. Les galhaubans et bas haubans doivent être tendus modérément (en principe à la main sans l'intervention d'outil). Assurer les ridoirs avec les aiguilles prévues à cet effet. Une fois le gréement réglé il est bon de recouvrir les aiguilles par un ruban adhésif pour protéger les écoutes. Après quelques sorties, régler à nouveau le gréement car les haubans neufs s'allongent sensiblement. il sera sans doute nécessaire de prendre l'étai au deuxième trou sur les lattes.

Remplacement d'une drisse intérieure :

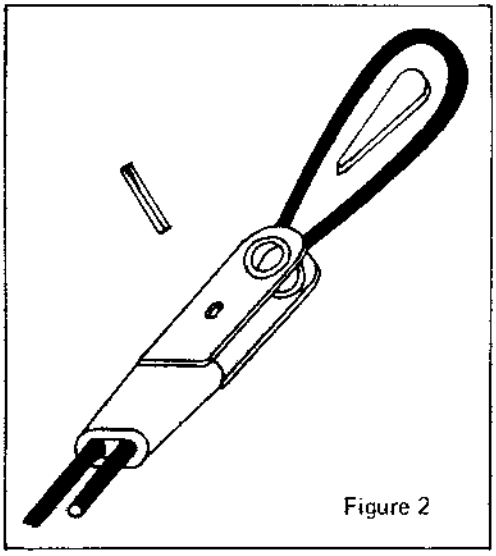


Figure 2

Le bateau étant mâté, se munir d'une ligne en nylon de 2 mm de diamètre, lui attacher un plomb ou pièce métallique de petite dimension, l'engager sur le réa où doit sortir la drisse en tête de mât et laisser descendre la ligne à l'intérieur du mât jusqu'au niveau du réa de sortie. La récupérer avec un croc. Relier la ligne à l'extrémité métallique de la drisse et ressortir le tout par la tête de mât. La drisse étant ainsi repassée dans le mât, il reste à faire le montage de l'embout spécial auto serrant fourni avec la drisse (Fig. 2).

DIVERS ASPECTS PRATIQUES

Echouage béquillage.

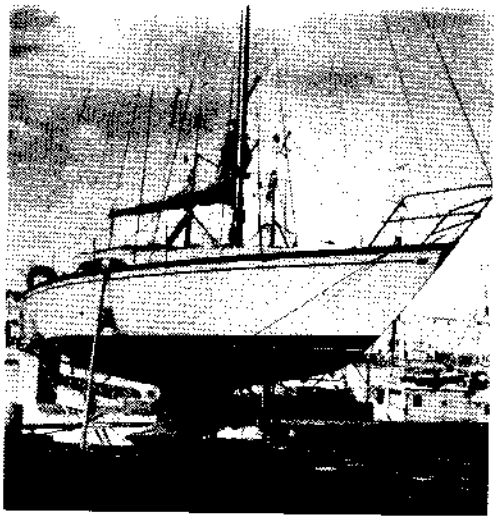


Figure 3

Les béquilles se fixent sur la cadène en inox placée à cheval sur le liston. Bien raidir les garants de béquilles. Une fois démontées, ces dernières se rangent sous la couchette arrière babord. Le bateau peut hiverner sur ses béquilles. Il est bon dans ce cas de faire reposer le lest sur deux cales disposées à ses extrémités.

Utilisation aménagements.

– Table à cartes :

La partie ouvrante de la table à cartes peut être maintenue horizontale à l'aide de l'équerre métallique qui y est fixée.

– Tablette cuisine :
Mettre en place suivant les indications du schéma (Fig. 4).

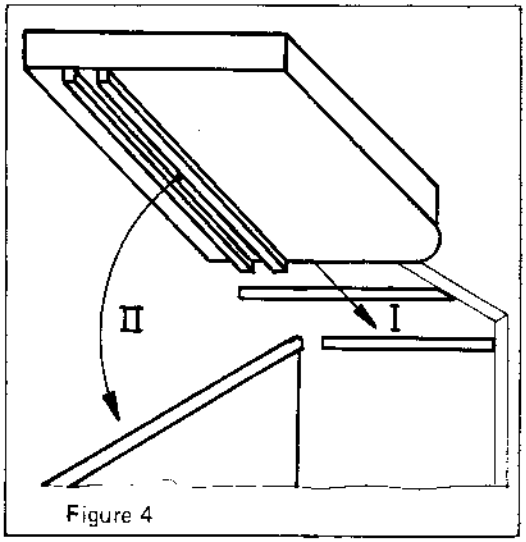


Figure 4

– Extincteur :

L'extincteur à poudre est fixé sur l'intérieur de la porte sous l'évier.

– Glacière :

La contenance du bac à glace est d'un demi pain. Celui-ci doit être fractionné en deux parties pour permettre de l'engager par dessus la paroi de retenue en plexiglass. L'écoulement de l'eau de fonte se fait directement dans la cale.

– Penderies · Bac à vêtements :
Indépendamment des deux penderies vous avez à votre disposition un bac à vêtements accessible en soulevant le fond de la couchette avant tribord.

– Rangement bouteilles :

Sous chaque couchette inférieure du carré l'équipet placé le plus en avant contient un moulage destiné à recevoir des bouteilles.

– Table à diner :

Son rangement s'effectue sous le banc tribord de cockpit. Pour l'utilisation, ouvrir le pied, engager le crochet placé sous l'échancrure de la table dans la boutonnière située sur la face arrière de l'épontille. L'emplacement du pied est prévu sur le plancher. Abaisser le triangle métallique et engager son extrémité dans le trou prévu sur l'épontille.

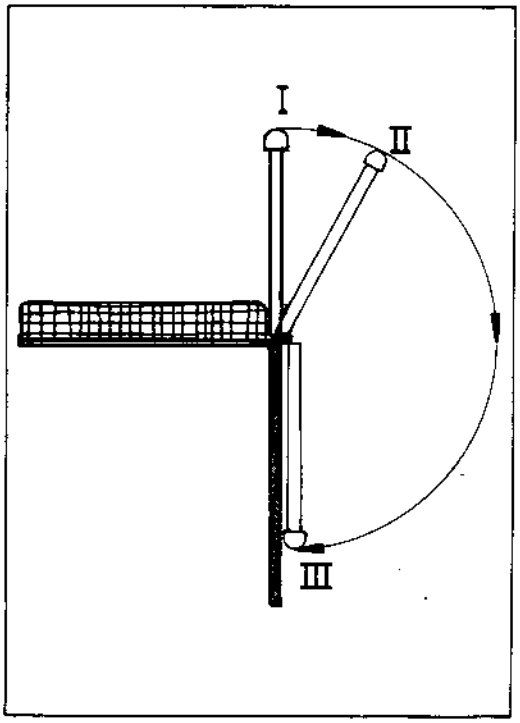


Figure 5

– Couchettes supérieures :
La planche de roulis peut prendre trois positions indiquées sur le schéma : (Fig. 5).

I - Position de jour
II - Position couchette
III - Position pour utilisation couchette double.

– Couchette double :
Les deux couchettes babord du carré peuvent se transformer en couchette double au niveau de la couchette supérieure. Mettre la planche de roulis en position III. Enlever le matelas de la couchette inférieure. Monter au niveau de la couchette supérieure le fond de la couchette inférieure de façon à pouvoir engager les pènes des deux verrous fixés sous ce fond dans leurs logements respectifs sur les cloisons.

– Aération

Indépendamment des manches à air et du capot ouvrant, l'aération en mer peut se faire par l'étrave il suffit pour cela de dévisser la trappe située dans le poste avant sur la paroi arrière du puits à chaîne. En cas de nécessité les manches à air peuvent être remplacées par des tapes d'obturation (soit vissées soit emboitées selon les modèles).

Pour empêcher l'entrée des embruns par les pavillons il suffit d'y adapter les chicanes fournies en orientant la pente à l'inverse de l'ouverture de la manche.

– Puits à chaîne

Le puits à chaîne porte dans sa partie centrale un moulage destiné à recevoir l'ancre CQR en position renversée. L'extrémité de la ligne de mouillage sera maillée au pontet fixé sous le taquet d'amarrage tribord. Au mouillage, il est conseillé de fixer l'amarre par une patte oie prise sur les deux taquets.

– Réserve à eau :

Le nable de remplissage se trouve sur le pont à babord à l'aplomb du mât. Dans le cas d'une réserve supplémentaire son nable sera à tribord. Remplir avec un entonnoir (ne pas mettre directement la pression). Il peut être nécessaire de temps à autre d'évacuer l'air s'accumulant dans la réserve ou ouvrant le bouchon placé à sa partie supérieure.

– Toilettes :

– Disposition des vannes :
Dans le panneau de séparation de la soute à voiles : vanne babord : admission eau WC, vanne tribord : évacuation lavabo. Sous le lavabo vanne à boisseau : évacuation des WC.

– Mode d'emploi WC Brydon Boy
1°- Ouvrir les deux vannes.
2°- Mettre le petit levier sur "flush", manoeuvrer la pompe.
3°- Pour vider la cuvette mettre le levier sur "dry bowl" et manoeuvrer la pompe.
4°- Lorsqu'on n'utilise pas le WC mettre le levier sur "dry bowl".
5°- Lorsque l'on s'absente ou s'il y a de la mer, fermer les vannes.

– Lavabo

L'arrivée d'eau à la pompe est contrôlée par une vanne à boisseau fixée dans la penderie sur le milieu de la paroi. La fermeture de cette vanne évite un effet de siphon entre la réserve et le robinet en cas de gite importante.

– Pompe de cale :

Si un corps étranger vient à perturber le fonctionnement de la pompe, il est facile d'accéder aux clapets en soulevant le levier placé à l'arrière de la trappe de visite et en déplacant son axe sur le côté.

– Hivernage :

Vidanger les réserves à eau et le WC en enlevant un des bouchons de vidange situé à sa base et en manoeuvrant la pompe. Un rinçage complet de cet appareil à l'eau douce, enlevant les traces de sel assurera un bon fonctionnement au cours de la saison suivante. Ne pas utiliser d'anti -gel, acides ou produits corrosifs. Laisser ouvertes trappes d'aération d'étraves et manches à air. Si le bateau est au sec, ouvrir toutes les vannes.

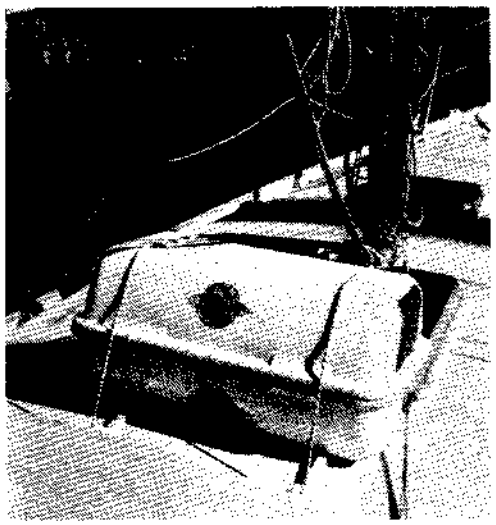
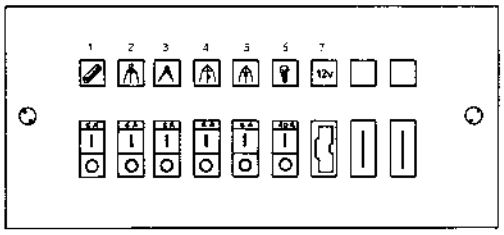


Figure 6

– Fixation radeau de sauvetage :
Procéder comme sur la photo (Fig.6).

– Mise à la masse :
L'ensemble du gréement est mis à la masse par une tresse métallique reliant le tirant de cadène de bas hauban avant babord au lest. En temps normal ce circuit est coupé par un para foudre fixé sur la tresse sous les équipets de penderie. Le circuit n'est rétabli qu'en cas de décharge électrique d'une intensité importante.
Sur les bateaux antérieurs au N° 330 cette tresse part d'une cadène de patara et le para foudre est situé sur le chassis moteur côté tribord.

C'est ce qui permet d'utiliser le gréement comme antenne. La prise d'antenne joint par l'intérieur le patara tribord à l'intérieur de la table à cartes.



LÉGENDE

1 - tubes fluorescents
2 - feu de tête de mât
3 - feux de navigation et poupe
4 - feu de hune
5 - feu de pont
6 - plafonnier, table à cartes, alimentation prise
7 - prise

Figure 7

– Electricité :
La batterie a une tension de 12 V et une capacité de 90 A heure. L'installation est protégée par un coupe-circuit indépendant situé sur la face avant droite de la couchette navigateur, sous la table à cartes. La disposition des interrupteurs est donnée par le schéma (fig. 7).
La prise de courant est protégée par le disjoncteur alimentant les plafonniers, elle est munie d'un dispositif de sécurité ne se démasquant qu'à l'introduction de la fiche spéciale.
Vous trouverez dans la table à cartes le tournevis spécial permettant de dévisser les 2 vis de fixation du tableau.

– Option compas :
L'alimentation électrique du compas est prise directement à la batterie et protégée par le fusible de l'interrupteur placé à côté de la descente.

– Pièces de rechange :

Vous trouverez dans votre table à cartes les rechanges suivantes :
- Une ampoule feu de position
- Une ampoule feu de poupe
- Une ampoule lampe table à cartes
- Une ampoule plafonnier

DONNÉES TECHNIQUES

Principes généraux de construction :

– La coque est réalisée en stratifié de polyester contremoulé. A l'intérieur du contre moule sont placés les tasseaux qui reçoivent l'extrémité des vis fixant les aménagements.

– Le pont est traité suivant une technique identique mais avec interposition entre moule et contre moule d'une mousse de polyuréthane et à divers endroits indiqués sur le schéma (Fig. 8) de cales en bois pour fixation d'accessoires. Tout boulonnage en dehors de ces zones entrainerait un écrasement du sandwich et des fuites.

– Le lest est fixé à la coque par quatorze boulons d'acier inox de 12 mm avec interposition d'une couche de stratifié. Le raccordement final est opéré avec un mastic polyester. Il est tout à fait normal de voir apparaitre au bout de peu de temps une légère fissure à la jonction lest coque. Celle-ci est due à la différence des coefficients d'élasticité de la fonte et du polyester et sera aisément rebouchée par une couche d'antifouling.

Entretien :

– Le polyester ne nécessite aucun entretien particulier.

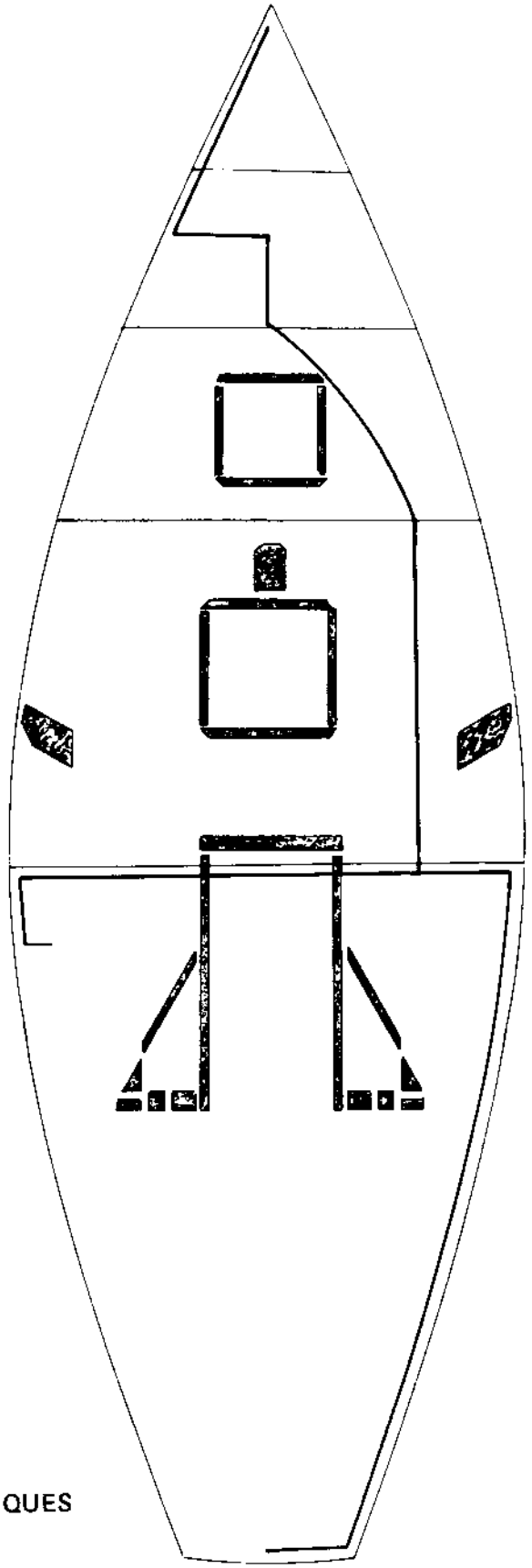
– Réparation d'une éraflure ou d'une bulle sur coque ou roof :

1°. Nettoyer l'endroit abimé (le dégraisser éventuellement à l'aide d'un diluant), dépolir à l'aide de papier de verre sur 1 cm environ l'extérieur de cet endroit.

2°. Préparation et application du gel coat.
Prendre suivant l'importance de la réparation, la quantité de gel coat nécessaire. Mettre 1 % de solution P 10, bien mélanger. Mettre ensuite 1 % de catalyseur et mélanger le tout. Appliquer le gel coat ainsi préparé, sur l'endroit abimé avec une spatule afin de ne pas faire de trop grosses surépaisseurs. Laisser ainsi le gel coat se polymériser pendant 3 à 4 heures suivant la température (à noter que pour obtenir un bon résultat, il faut que l'air soit sec et la température d'environ 12°).

3°. Ponçage et finition de la réparation :
A l'aide d'abrasif à l'eau et d'une cale à poncer, affleurer le gel coat (commencer avec un grain 360 et terminer avec un grain 600). Toutes les aspérités disparues au ponçage, passer une pâte à polir, l'appliquer sur la surface à l'aide d'un chiffon, bien frotter cet endroit en décrivant des circonférences de préférence. Toutefois, si l'on possède une polisseuse, le brillant apparait très vite. Ayant obtenu le brillant, passer un polish (genre polish de voiture), bien frotter et essuyer,

4°. Pour les réparations concernant le stratifié proprement dit il est préférable de faire appel à un spécialiste.



▩ BOIS NOYÉS

— FAISCEAUX ELECTRIQUES

Figure 8

– Peinture sous marine :

L'antifouling est du type "International Extra Strong Hard Racing Copper". Il dure facilement une saison, mais il est nécessaire de nettoyer la carène tous les mois environ, lorsque le bateau séjourne en eau sale et chaude. En principe il doit être refait chaque année. Pour une bonne efficacité, cet antifouling doit être passé au moins quinze jours avant la mise à l'eau. Procéder à un léger ponçage avant application. Les antifoulings, genre bronze bottom ou à base de graphite, donnent une carène plus lisse mais sont très peu efficaces.

– Nettoyage des superstructures et des antidérapants :

Nous conseillons une lessive non moussante genre Saint-Marc ou Spic.

– Accastillage :

Seuls les winches nécessitent un graissage périodique (employer une graisse peu épaisse au sulfure de molybdène).

– Vernis intérieurs :

Ce sont des vernis polyuréthane mat et tout raccord devra être fait avec un produit de même composition.

– Teck :

Le teck peut se passer d'entretien sans nuire à sa conservation, en ce cas il prend rapidement une teinte grisâtre. Si vous désirez lui garder le ton chaud qu'il avait à la livraison, il suffit de l'entretenir avec de l'huile de lin siccativée. Si vous avez négligé cette précaution, lessiver le bois avant de le huiler.

*

Electricité générale :

– Plan de câblage (voir sur le schéma fig. 8)
– Schéma du circuit général (fig. 9)

DISJONCTEURS

A - Plafonniers, table à cartes, prise
B - Feu de pont
C - Feu de brume
D - Feux de navigation et poupe
E - Feu de tête de mat
F - Tubes fluorescents
G - Prise

POINTS LUMINEUX

1 - Feux de navigation et pompe
2 - Plafonnier poste avant
3 - Tube fluorescent carré
4 - Feu de brume
5 - Feu de pont
6 - Feu de tête de mât
7 - Plafonniers couchettes carré
8 - 2ème tube fluorescent carré (option)
9 - Tube fluorescent cuisine
10 - Lampe table à cartes
11 - Plafonnier cuisine

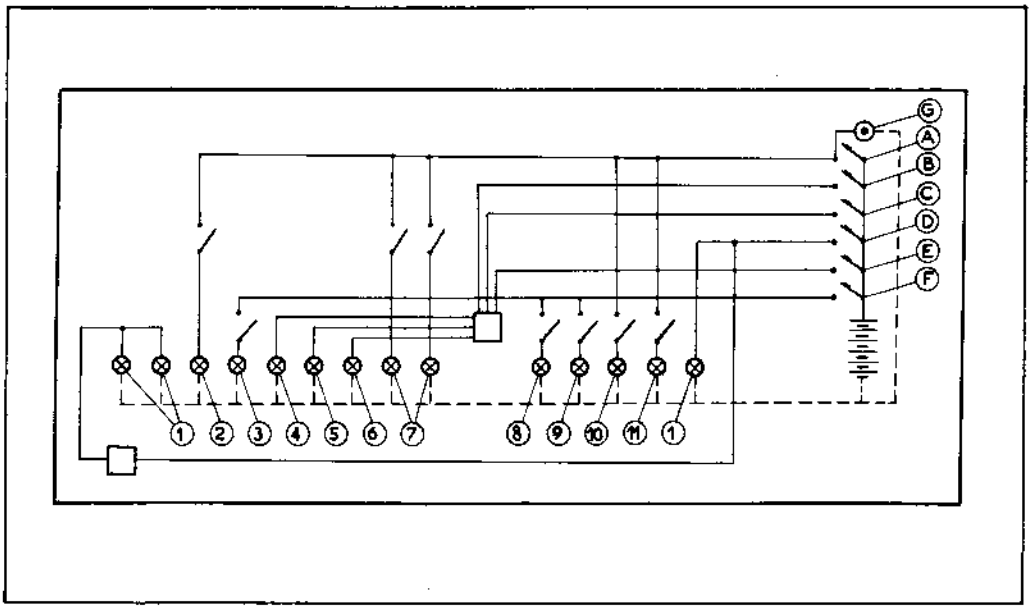


Figure 9

Indications pour le montage de speedomètre et sondeur :

La coque sera percée aux endroits indiqués sur le plan (fig. 10) pour la pose du puits et de la sonde. Le circuit des fils est aussi indiqué.

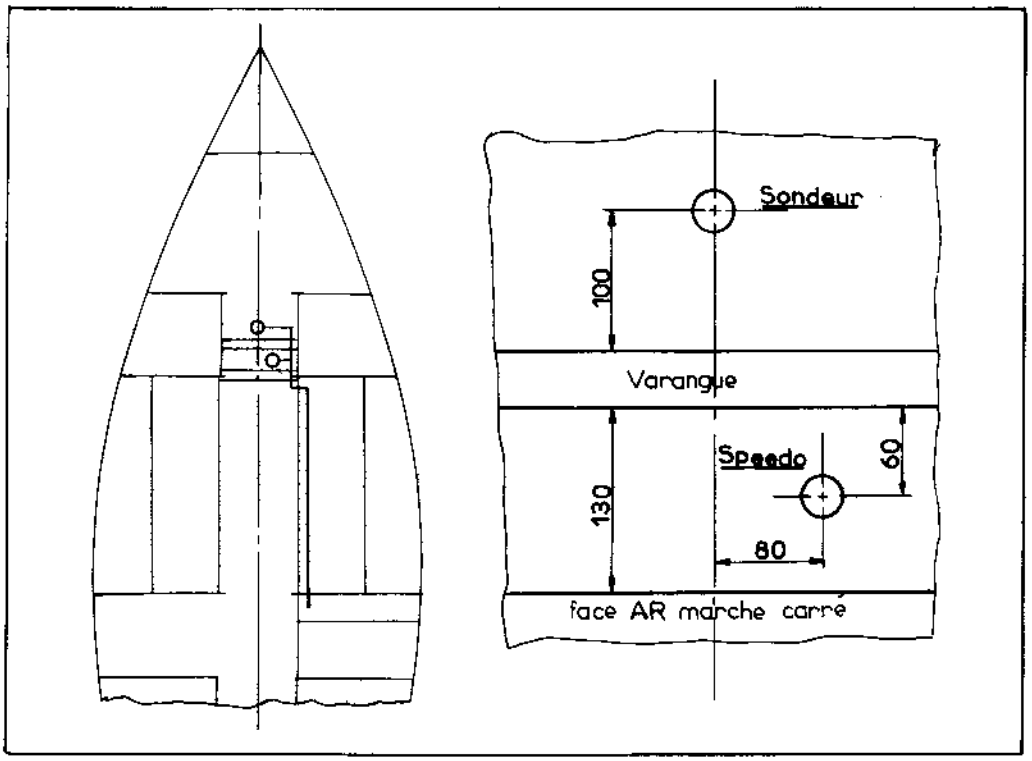


Figure 10

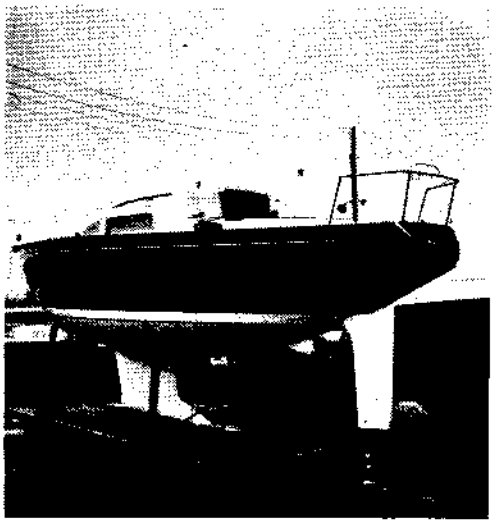


Figure 11

Transport :

Sur route comme sur fer, l'ARPEGE circule en transport exceptionnel. Sa hauteur sur ber est de 3,05 m. La plateforme routière ne devrait pas dépasser 1 m. de hauteur. Pour effectuer l'expédition sur wagon et route, il est nécessaire de démonter les chandeliers. S'adresser au Bureau des Transports Exceptionnels, 162, rue du Faubourg St-Martin - Paris (10e) pour devis et demande de wagon.

VOILES

Foc :

L'adoption de la ralingue textile par certains voiliers pour le guindant du génois permet un réglage plus précis de ce dernier en variant son étarquage. L'extension à donner à la ralingue entre le petit temps et la brise sera d'environ 20 cm.

Au près serré, il est recommandé de passer les écoutes à l'intérieur des galhaubans, le près en est amélioré et le raguage sur les galhaubans supprimé. Pour déborder le foc au largue sans virer de bord se servir de l'écoute libre au vent et la passer à l'extérieur du galhauban dans le curseur disponible.

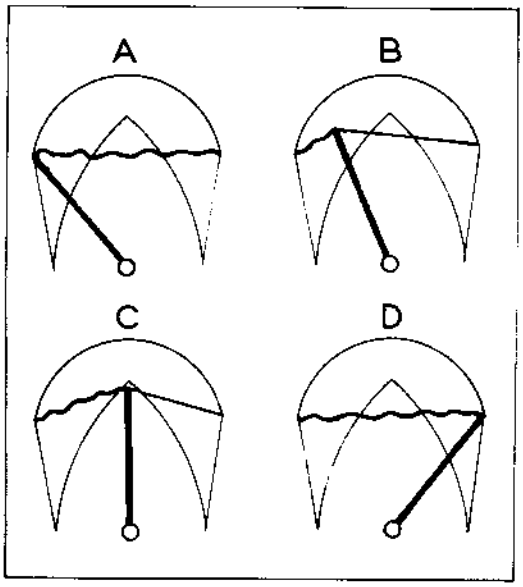


Figure 12

Spinnaker :

Manoeuvre du tangon à empannage rapide :

Ce système de tangon comprend deux commandes intérieures montées avec mousquetons ouvrants à l'extrémité AV et deux taquets fixés à la partie arrière du tangon. Ces commandes textiles sont maillées chacune sur un point d'écoute. Pour empanner de babord à tribord par exemple (fig. 12) lacher la balancine pour faire plonger l'avant du tangon sur l'étai A, tirer la commande de tribord et relacher celle de babord B - C. Dès que l'empannage est fait D, raidir la balancine cette manoeuvre ne nécessite qu'un équipier au pied du mât, la balancine étant manoeuvrée par l'équipier de cockpit qui contrôle également le bras de spi avant et après la manoeuvre.

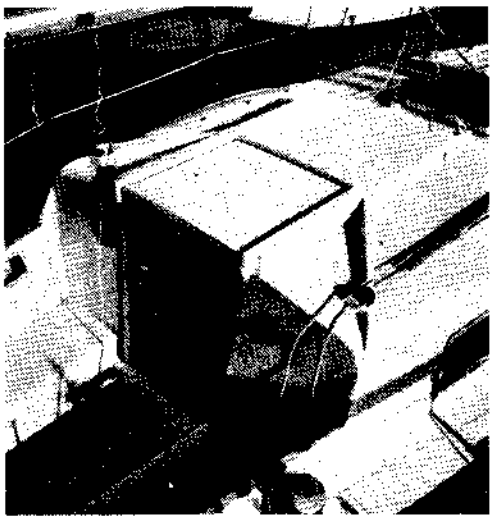


Figure 13

— **Dispositions prévues pour contrôler le tangon depuis le cockpit.**

Sur le bossage tribord du déflecteur se place un taquet coinceur double qui reçoit la balancine et le hale bas (réunis en circuit continu) le renvoi en pied de mât étant opéré par une poulie double (fig, 13).

— Winch de drisse de spinnaker.

Il est toujours possible d'utiliser pour cet usage le winch de drisse de grand' voile en mettant cette dernière au taquet. La place manque pour mettre un troisième winch sur le mât. Par contre, il est possible de renvoyer également la drisse de spinnaker au cockpit et de poser un winch sur le bossage babord du déflecteur, le taquet étant posé sur le bord arrière du roof. (fig, 13).

— Winches d'écoutes de spinnaker.

Il est possible d'en installer en arrière des winches de foc. S'assurer que la position soit suffisamment en arrière du chandelier de façon que la manivelle ait son débattement complet.

Grand'voile

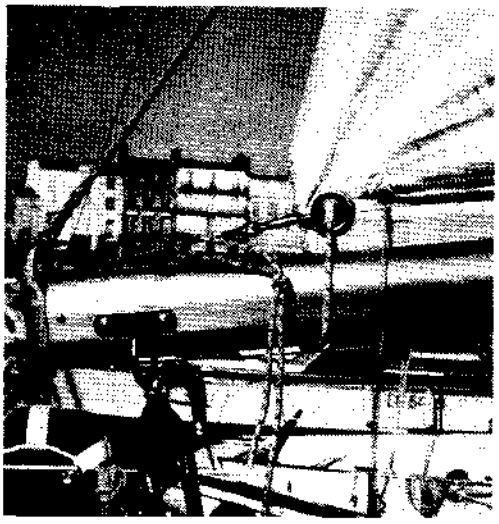


Figure 14

— Etarquage sur la bôme.

Il s'effectue à l'aide du palan qui sera utilisé pour la prise de ris (d'où la grande longueur du palan et la présence à son extrémité d'un mousqueton rapide). Après avoir réalisé l'étarquage, passer dans le point d'écoute de la grand'voile et autour de la bôme une garcette qui empêchera la ralingue au point d'amure de travailler exagérément (fig. 14).
Prévoir en réserve une garcette supplémentaire pour chaque point d'écoute de ris.

— Prise de ris sous voile — Ordre des opérations :

1°- Choquer le palan d'étarquage.
2°- Décrocher le mousqueton Suédois du point d'écoute et le refermer sur le point de ris.
3°- Choquer la drisse de grand'voile et accrocher le point d'amure du ris à l'un des crochets situés sur le vit de mulet.

4°- Réétarquer la grand'voile en ayant soin de choquer le hale bas et le palan d'étarquage du guindant.

5°- Reprendre le palan d'étarquage du point d'écoute en choquant le palan d'écoute de grand'voile.

6°- Passer immédiatement une garcette au point d'écoute du ris sous la bôme. On peut alors reborder la grand'voile et serrer les autres garcettes.

— Manoeuvre du ris de fond.

Pour éviter toute détérioration du tissu ou de la fermeture, choquer en grand la grand'voile avant de manoeuvrer la fermeture éclair.

— Manoeuvre de la bôme à rouleau.

Ne pas oublier de libérer la fixation du hale bas sur la bôme.

Rapport voilure - vent .

Dans les conditions normales d'utilisation au près, on tiendra le génois et la grand'voile haute jusqu'à force 4 incluse.

Si on utilise un génois léger, on ne doit pas le porter au-dessus de force 2. Au-delà de force 4, les voilures suivantes nous paraissent donner de bons résultats.

A force 5	génois et 1 ris (il peut être avantageux en eaux abritées de choisir la formule foc 1 et grand'voile haute bien étarquée, prendre le ris de fond cela donnera la possibilité de faire un meilleur cap et d'ajuster la GV dans les rafales).
A force 6	foc N° 1 et 1 ris
A force 7	foc N° 2 et 1 ris
A force 8	foc N° 2 et 2 ris

*

SERVICE APRÈS VENTE

Malgré ces conseils, un ennui peut toujours survenir.

Notre service après-vente est à votre disposition pour régler tout problème concernant votre bateau.

Sur simple appel téléphonique — LA ROCHELLE 28-54-05 nous pourrons vous expédier tout accessoire en remplacement ou en complément.

Pour toute commande, nous préciser le N° de série du bateau.

S'il s'agit de gel coat, donner la teinte exacte.

S'il s'agit de pièces détachées, nous donner des indications détaillées ainsi que la marque de la pièce si possible,

*

MOTEURS VOLVO PENTA MD I ET MD II

(avec ou sans alternateur)

Le moteur qui a été monté sur votre ARPEGE a déjà subi un rodage de 1 heure 30 environ lors de ses essais effectués en bassin.

Il est recommandé pendant les 25 premières heures de marche, de faire tourner le moteur à mi régime pour en parfaire le rodage, ensuite monter progressivement en charge.

Vous trouverez les instructions détaillées concernant ce moteur dans la notice du Constructeur qui est placée dans votre table à cartes avec le bon de garantie. Nous tenons, cependant, à vous rappeler les quelques points suivants :

CONDUITE

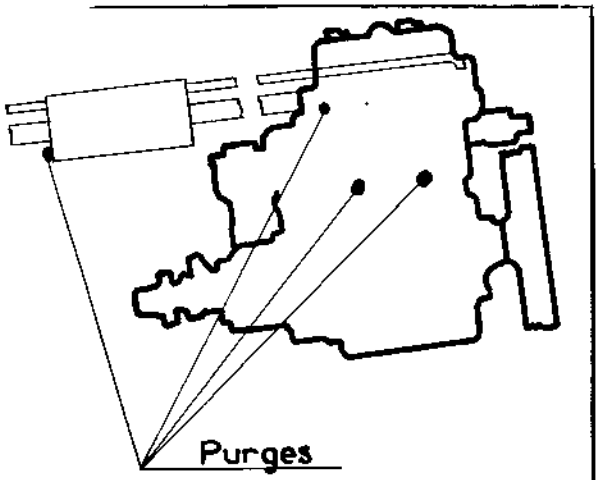


Figure 1

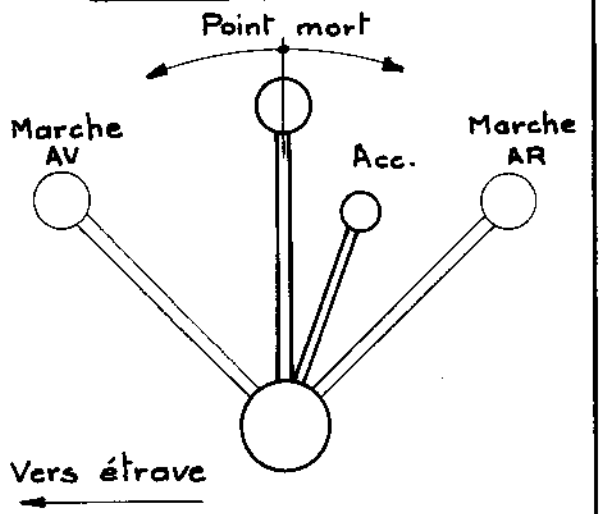


Figure 2

Première mise en route.

– Procéder à la vérification des niveaux d'eau dans la batterie, de carburant, et d'huile (le moteur étant en position inclinée, la contenance maximum du carter correspondra sur la jauge d'huile à un niveau situé entre minimum et maximum).

– Vérifier la fermeture des purges de circulation d'eau sur le moteur et le silencieux sur MD I et MD II, et sur le collecteur d'échappement sur MD II seulement (voir fig. 1).

Ouvrir la vanne de prise d'eau.

(clé sur l'avant du capot moteur, en position verticale).

– Vérifier la propreté du filtre décanteur.

– Ouvrir le circuit de fuel (robinet placé dans le coqueron arrière). Après une première mise en route, éviter de couper ce circuit.

Avant chaque démarrage :

– S'assurer que la commande d'embrayage est au point mort (voir les différentes positions (fig. 2).

– Ouvrir la vanne de prise d'eau.

– Ouvrir l'interrupteur de batterie (fig. 3) en tournant vers la droite.

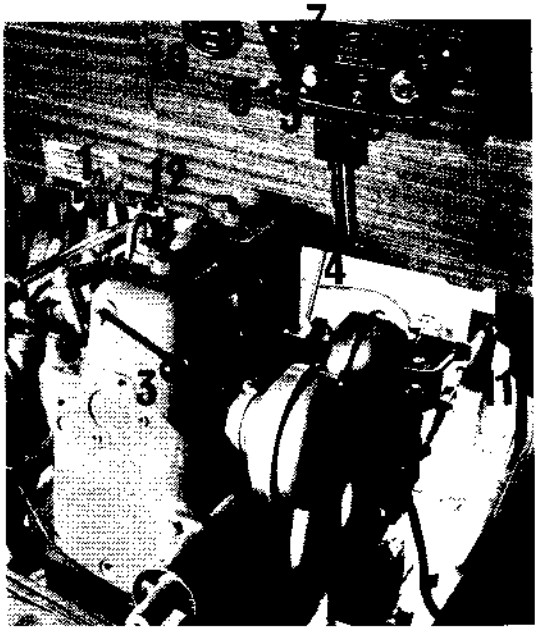


Figure 3

Démarrage à froid

Ordre des opérations à respecter :

– Introduire la clé et mettre le contact (fig. 3 N° 2).

– Mettre les décompresseurs (fig. 3 N° 3) en position haute.

– Faire tourner une dizaine de tours soit au démarreur soit à la main.

– Fermer les décompresseurs.

– Mettre la manette des gaz au tiers du régime (suivant le type du boitier de commande, l'accélération se fait sur l'avant ou sur l'arrière).

– Tirer à soi le levier de surcharge (fig. 3 N° 4).

– Appuyer sur le démarreur (fig. 3 N° 5).

LEGENDE

1 interrupteur batterie	7 voyant charge
2 contact	8 voyant pression huile
3 décompresseur	9 voyant ventilateur
4 levier de surcharge	10 indicateur de charge
5 démarreur	11 filtre décanteur
6 contact indicateur de charge	12 graisseur tube étambot.

Démarrage à chaud.

– Mettre la manette des gaz au tiers du régime.

– Appuyer sur le démarreur.

Contrôle après mise en route

– Extinction des voyants de charge et pression d'huile (fig, 3 N° 7 et 8).

– Débit de la circulation d'eau (observer à l'échappement).

Les manoeuvres du changement de marche doivent se faire au ralenti.

Arrêt du moteur

– Ramener la manette des gaz à 0 (le moteur doit s'arrêter)

– Couper le contact et l'interrupteur de batterie.

Moteur équipé d'un alternateur :
Ne jamais couper le contact avant l'arrêt du moteur. Inversement, ne pas laisser le contact une fois le moteur arrêté.

Graissage

– Moteur :

Vous reporter au plan d'entretien du manuel VOLVO PENTA.
L'huile contenue dans votre moteur à la livraison est du type S D X (viscosité 20 ou 30 selon la saison).
Ne pas oublier de huiler fréquemment le bouton poussoir placé sous le levier de surcharge.

– Tube d'étambot :

Toutes les cinq heures de marche, graisser avec de la graisse graphitée (pompe à graisse fournie avec la trousse d'outillage moteur) par le graisseur (fig. 3 N° 12).

Annexes

Tous les mois procéder aux opérations suivantes :

– Graissage des chappes d'articulation des commandes de gaz et d'inverseur avec une graisse aux silicones.

– Graissage du manchon lisse se rattachant à l'intérieur du câble inverseur.

Précautions contre le gel.

Moteur -

En ce qui concerne le moteur lui-même, vous reporter aux instructions du manuel VOLVO PENTA.

Pot d'échappement :

Ouvrir la purge (fig. 1).

Indicateur de charge.

Sur le tableau de bord est placé un indicateur de tension. Pour le mettre en contact agir sur le bouton (fig. 3 N° 6).

– Moteur arrêté

Après un temps de réponse de 30 secondes, l'aiguille doit se déplacer jusqu'au début de la zone blanche. Si cette aiguille reste dans la zone rouge "décharge" on peut déterminer un mauvais état de la batterie ou de l'installation électrique.

– Moteur en marche

Pour une vitesse supérieure à celle du ralenti, l'aiguille doit se déplacer vers la droite de la zone blanche.

Après contrôle, remettre l'indicateur hors circuit.

Ventilation forcée.

Un ventilateur électrique est placé à la partie postérieure du compartiment moteur, et doit fonctionner pendant toute la durée d'utilisation du moteur, un voyant au tableau de bord (fig. 3 N° 9) indique son fonctionnement. Certains modèles sont pourvus d'un interrupteur, d'autres sont directement reliés à la sortie du coupe-batterie. La mise en route du moteur implique donc le démarrage du ventilateur quelques minutes à l'avance.

Manoeuvres au moteur

Quelques indications concernant la marche arrière nous semblent nécessaires :

En marche arrière, bien que la puissance développée soit la même qu'en marche avant, le bateau doit avoir une certaine erre pour être manoeuvrant. A ce moment il est important de maintenir fermement le safran (un angle de barre très faible est suffisant).

DONNÉES TECHNIQUES

Installation électrique

Moteur sans alternateur

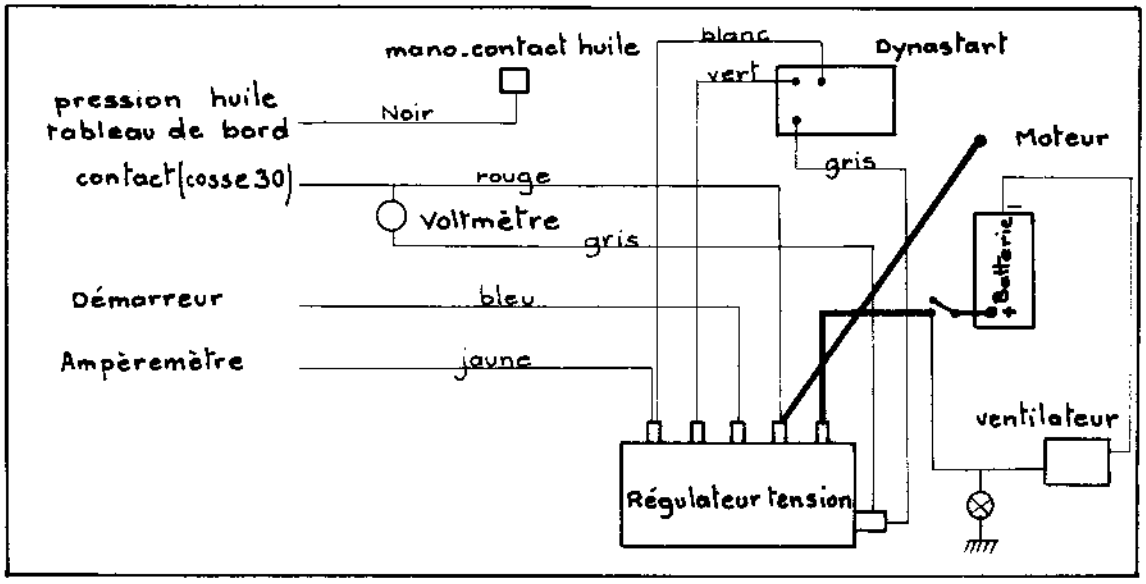


Figure 4

Moteur avec alternateur

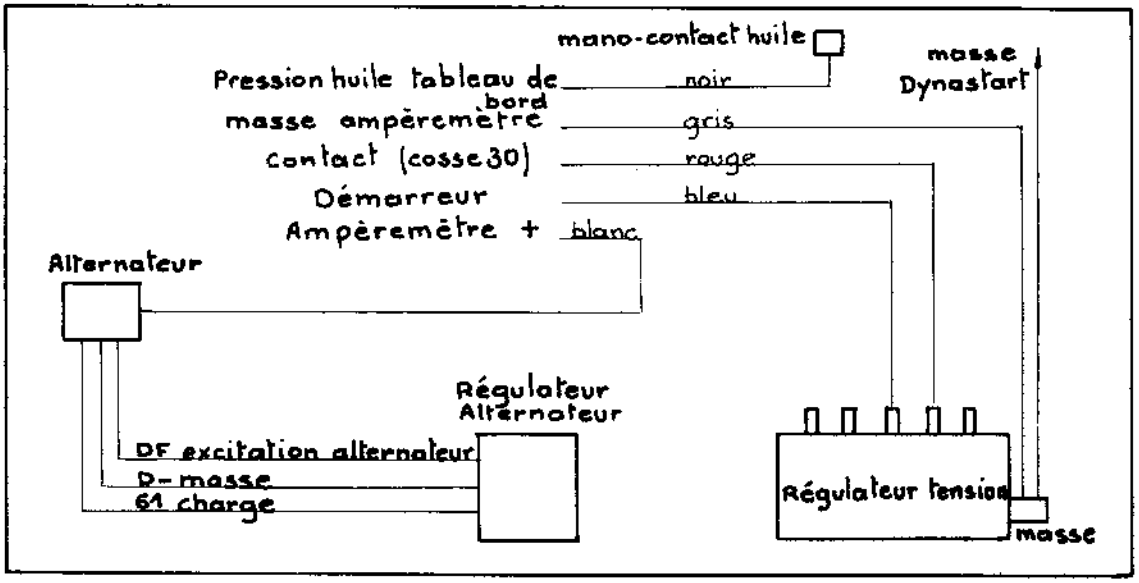


Figure 5

Filtre décanteur

Entre le réservoir et le filtre du moteur se trouve un filtre décanteur qu'il y a lieu de nettoyer périodiquement (fig. 3 N° 11).

Protection anti-couple électrolytique

L'hélice est protégée des couples électrolytiques par une bague de zinc fixée sur sa face avant. Il est nécessaire de la vérifier à chaque carénage et très certainement de la changer chaque année.

Démontage de l'hélice.

- Hélice normale
  Dévisser l'écrou conique en bout d'arbre et extraire l'hélice avec un arrache moyeu.
- Hélice bec de canard.

Voir fig. 6

1°- Dévisser les 2 vis repère B.

2°- Dévisser le manchon porte hélice repère

3°- Retirer l'écrou

4°- Enlever le manchon conique repère A.

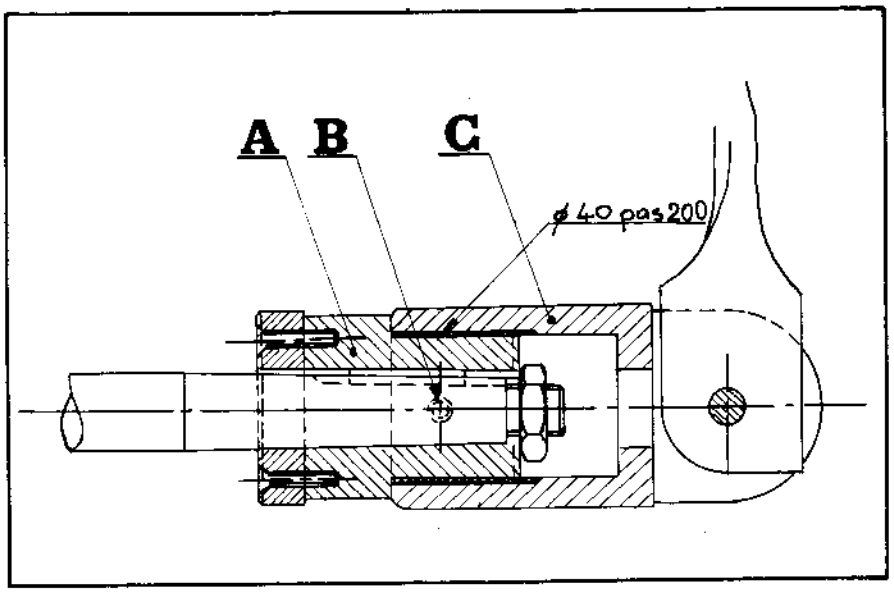


Figure 6